



CENTRO STUDI SEA

ISSN 2240-7596

AMMENTU

**Bollettino Storico, Archivistico e
Consolare del Mediterraneo (ABSAC)**

N. 1

gennaio - dicembre 2011

www.centrostudisea.it/ammentu/

Direzione

Martino CONTU (direttore), Giampaolo ATZEI, Manuela GARAU.

Comitato di redazione

Lucia CAPUZZI, Maria Grazia CUGUSI, Lorenzo DI BIASE, Maria Luisa GENTILESCHI, Antoni MARIMÓN RIUTORT, Francesca MAZZUZI, Roberta MURRONI, Carlo PILLAI, Domenico RIPA, Maria Elena SEU, Maria Angel SEGOVIA MARTI, Frank THEMA, Dante TURCATTI, Maria Eugenia VENERI, Antoni VIVES REUS, Franca ZANDA.

Comitato scientifico

Pasquale AMATO, Università di Messina - Università per stranieri "Dante Alighieri" di Reggio Calabria (Italia); Juan Andrés BRESCIANI, Universidad de la República (Uruguay); Margarita CARRIQUIRY, Universidad Católica del Uruguay (Uruguay); Giuseppe DONEDDU, Università di Sassari (Italia); Luciano GALLINARI, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea del CNR (Italia); Elda GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Spagna); Antoine-Marie GRAZIANI, Università di Corsica Pasquale Paoli - Institut Universitaire de France, Paris (Francia); Rosa Maria GRILLO, Università di Salerno (Italia); Victor MALLIA MILANES, University of Malta (Malta); Roberto MORESCO, Società Ligure di Storia Patria di Genova (Italia); Fabrizio PANZERA, Archivio di Stato di Bellinzona (Svizzera); Roberto PORRÀ, Soprintendenza Archivistica della Sardegna (Italia); Didier REY, Università di Corsica Pasquale Paoli (Francia), Sebastià SERRA BUSQUETS, Universidad de las Islas Baleares (Spagna); Cecilia TASCA, Università di Cagliari (Italia).

Comitato di lettura

La Direzione di AMMENTU sottopone a valutazione (referee), in forma anonima, tutti i contributi ricevuti per la pubblicazione.

Responsabile del sito

Stefano ORRÙ

AMMENTU - Bollettino Storico, Archivistico e Consolare del Mediterraneo (ABSAC)

Periodico annuale pubblicato dal Centro Studi SEA di Villacidro.

Registrazione presso il Tribunale di Cagliari n° 16 del 14 settembre 2011.

ISSN 2240-7596 [online]

c/o Centro Studi SEA

Via Su Coddu de Is Abis, 35

09039 Villacidro (VS) [ITALY]

SITO WEB: www.centrostudisea.it

E-MAIL DELLA RIVISTA: ammentu@centrostudisea.it

Sommario

Presentazione	3
Presentation	5
Présentation	7
Presentación	9
Apresentação	11
Presentació	13

DOSSIER

Emigrazione antifascista e esilio politico tra le due guerre	15
a cura di Giampaolo Atzei, Martino Contu	
– GIAMPAOLO ATZEI Introduzione	17
– FRANCESCA MAZZUZI Antifascisti sardi in Argentina: l’attività di Sebastiano Catte	19
– LORENZO DI BIASE L’emigrazione antifascista sarda nell’America caraibica: il caso dei repubblicani Ugo Mameli e Silvio Mastio	29
– MARTINO CONTU Giovanni Meloni, l’amico di Gramsci, sarto di Einstein a New York	45
– GIAMPAOLO ATZEI Breve profilo dell’emigrazione antifascista sarda in Francia: il caso della “Fratellanza Sarda” di Longwy	63
– MARTINO CONTU Dalla Sardegna alla guerra di Spagna, passando per la Corsica	75

FOCUS

Consoli e Consolati dall’Unità d’Italia al secondo dopoguerra	89
a cura di Manuela Garau	
– MANUELA GARAU Introduzione	91
– EUGENIA VENERI Le relazioni Italia-Banda Orientale e il ruolo del Consolato dell’Uruguay a Torino dal 1861 all’immediato secondo dopoguerra	93
– MARTINO CONTU Le relazioni italo-uruguaiane, l’emigrazione italiana e la rete consolare della Banda Orientale nel Regno Sardo e nell’Italia unita con particolare riferimento ai vice consoli uruguaiani in Sardegna	103
– EUGENIA VENERI I consoli italiani all’estero e il loro contributo per difendere e salvare gli ebrei	119

FOCUS	
Per la guerra e per la pace: sacerdoti sardi tra fascismo, “afascismo” e antifascismo	127
a cura di Lorenzo Di Biase	
– LORENZO DI BIASE Introduzione	129
– LORENZO DI BIASE Cappellani militari sardi a Salò al servizio della Repubblica Sociale Italiana	131
– MARTINO CONTU Don Francesco Putzu e le “confessioni” in tram contro il regime e contro la guerra	139
– LORENZO DI BIASE Don Francesco Maria Giua, sacerdote confinato dal regime fascista a Pisticci e Colobrarò	147
FOCUS	
Mare Internum e “Mediterraneo Rioplatense”	155
a cura di Cecilia Tasca	
– CECILIA TASCA Introduzione	157
– CECILIA TASCA L’Ordine Militare di Santiago de la Spata e la Sardegna: fonti documentarie e iconografiche	159
– MANUELA GARAU I rapporti commerciali della famiglia Aymerich con Barcellona, Valenza e Maiorca tra ‘400 e ‘500 attraverso i documenti d’Archivio	179
– VALENTINA CIPOLLONE La difesa costiera del Regno di Sardegna nel XVII secolo: il pattugliamento mobile	193
– MARTINO CONTU Dal <i>Mare Internum</i> , ponte tra Oriente e Occidente e porto di partenza per l’America, a un altro mare: il “Mediterraneo Rioplatense”	207
– MANUELA GARAU Fondi documentari sull’emigrazione italiana nel “Mediterraneo Rioplatense” custoditi in alcuni Archivi d’Italia, Argentina e Uruguay	215
Ringraziamenti	227

La difesa costiera del Regno di Sardegna nel XVII secolo: il pattugliamento mobile

Valentina CIPOLLONE
Università di Cagliari

Abstract

In the 16th century, the Kingdom of Spain built many defensive structures in the whole Iberian area in its struggle against the Turkish Empire, and almost at the same time the navy was developed. Sardinia was included into the projects of construction, expansion and modernization of defense works from the early decades of the 16th century, but did not have its own fleet of galleys until the following century when, during the Thirty Years' War, the danger of either the pirate raids or the French military threat dramatically showed up with the occupation of Oristano in 1637. The experience of the Sardinian fleet, although important and meaningful, was a failure under many aspects, especially in its original task: the protection of the seas and coasts.

Keywords

Turkish Empire, Spain, Regnum Sardiniae, France, piracy, galleys, coastal towers, Thirty Years' War.

Estratto

Nel Cinquecento, lo scontro fra l'Impero turco e l'Impero spagnolo comportò nei territori iberici lo sviluppo di una serie di infrastrutture di difesa e lo sviluppo di una marina da guerra che, nella maggior parte dei casi, procedette di pari passo con la costruzione delle prime. La Sardegna venne inserita all'interno dei progetti di costruzione, ampliamento e ammodernamento delle opere di difesa fin dai primi decenni del XVI secolo, senza avere però una propria squadra di galere fino al secolo successivo quando, durante la guerra dei Trent'anni, al pericolo delle incursioni piratesche si aggiunse la minaccia francese concretizzatasi nel 1637 con l'invasione di Oristano. L'esperienza della squadra navale sarda, sebbene importante e densa di significato, fu fallimentare sotto molti punti di vista, soprattutto nel compito per la quale fu istituita: la protezione dei mari e delle coste dagli attacchi nemici.

Parole chiave

Impero Ottomano, Spagna, Regnum Sardiniae, Francia, pirateria, galere, torri costiere, guerra dei Trent'anni.

1. La difesa statica

Il passaggio del *Regnum Sardiniae* dall'amministrazione aragonese a quella spagnola coincise con l'aggravarsi della minaccia musulmana nel *Mare Nostrum*. Tra la fine del Quattrocento e l'inizio del Cinquecento, infatti, la crescita della potenza turca e la successiva affermazione delle reggenze barbaresche nel Nord Africa condizionarono pesantemente le vicende degli Stati cristiani che si affacciavano nel Mediterraneo, e spinsero i vari governi ad intraprendere una serie di interventi volti a migliorare lo stato delle opere difensive già esistenti e ad elaborarne di nuove. Alcune misure difensive vennero così adottate anche in Sardegna che, nonostante la sua marginalità economica, assolveva una funzione estremamente importante sia dal punto di vista commerciale, in quanto si trovava lungo le rotte dei traffici e degli scambi internazionali, sia soprattutto dal punto di vista militare, in virtù della sua posizione

strategica al centro del Mediterraneo occidentale¹. L'importanza di possedere una terra come la Sardegna, quindi, era data non tanto dal suo valore oggettivo, quanto piuttosto dal pericolo che sarebbe derivato alla Corona se fosse caduta in mano nemica. In questo caso tutti i possedimenti spagnoli nel Mediterraneo avrebbero corso «mucho peligro», particolarmente la Catalogna che distava dall'isola «a día y medio de buena navegación»².

L'attività piratesca musulmana, che affliggeva l'isola fin dall'VIII secolo³, nel Cinquecento venne complicata dall'azione francese: sempre pronto ad indebolire le posizioni spagnole in Italia, Francesco I attaccò il Nord Sardegna, ponendo l'assedio a Castellaragonese e a Sassari⁴. Quest'azione suscitò grande impressione a corte. La debolezza del sistema difensivo sardo, possedimento della più grande potenza europea, apriva un varco fin troppo accessibile ai nemici dell'imperatore. Gli sforzi della Corona per arginare la doppia minaccia raddoppiarono. Sul versante offensivo Carlo V approfittò della nuova alleanza con i Doria per allestire le spedizioni navali contro le reggenze barbaresche di Tunisi e Algeri ed entrambe le spedizioni ebbero la Sardegna come punto d'appoggio tattico. Nel 1535 il sovrano inviò note segretissime ai viceré di Sardegna, Napoli e Sicilia, affinché mobilitassero uomini e risorse per l'impresa che venne organizzata a Barcellona. Da Barcellona la flotta composta dai legni spagnoli, genovesi e portoghesi partì alla volta di Cagliari, dove si congiunse con il resto delle squadre cristiane. L'impresa di Tunisi fu un grande successo. Nell'ottobre del 1541, invece, Carlo V visitò brevemente Alghero e sostò con trentasei galere nella baia di Porto Conte. Le galere dell'imperatore si unirono poi al resto della flotta nell'isola di Maiorca e da lì partirono alla volta di Algeri dove subirono una tremenda disfatta⁵.

Sul piano della difesa statica si intrapresero lavori di costruzione e ammodernamento delle piazzeforti, dei castelli e delle torri costiere, con l'assunzione di architetti ed ingegneri di fama internazionale. Fra questi il cremonese Rocco Cappellino, considerato il miglior architetto sulla piazza, dal 1552 presente anche in Sardegna. Nel 1562 il Cappellino fu sostituito a Cagliari dal romano Alessandro Febo e nel 1563 dai ticinesi Jacopo e Giorgio Palearo Fratino, due tecnici di primo piano nella

¹ MARCO LENCI, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Carocci, Roma 2006, pp. 15-17; ANTONELLO MATTONE, *La Sardegna nel mondo mediterraneo*, in BRUNO ANATRA, ANTONELLO MATTONE, RAIMONDO TURTAS (a cura di), *Storia dei sardi e della Sardegna*, III, *L'età moderna. Dagli aragonesi alla fine del dominio spagnolo*, Jaca Book, Milano 1989, p. 26.

² GIUSEPPE MELE (a cura di), *Raccolta di documenti editi e inediti per la storia della Sardegna*, VII, *Documenti sulla difesa militare della Sardegna in età spagnola*, Fondazione Banco di Sardegna, Sassari 2006, pp. 20-21.

³ Sulle incursioni islamiche nell'isola si vedano PIETRO MARTINI, *Storia delle invasioni degli arabi e delle piraterie dei barbareschi in Sardegna*, Frilli, Genova 2009; FRANCESCO LODDO CANEPA, *La Sardegna dal 1478 al 1793*, I, *Gli anni 1478-1720*, Gallizzi, Sassari 1974; FRANCESCO CESARE CASULA, *Presenza turca in Sardegna in epoca moderna*, in *Atti del simposio di ricerche e di studi per uno sviluppo scientifico dei rapporti italo-turchi*, Giuffrè, Milano 1981, pp. 48 e sgg. Per l'età di Filippo II si veda anche ANGELO RUNDINE, *Corsari, schiavi e rinnegati nei mari sardi nell'età di Filippo II*, in BRUNO ANATRA, FRANCESCO MANCONI (a cura di), *Sardegna, Spagna e Stati Italiani nell'età di Filippo II*, AM&D, Cagliari 1999, pp. 349-367.

⁴ Sull'episodio cfr. ANTONELLO MATTONE, *Castellaragonese. Una città-fortezza nel Mediterraneo moderno (XVI-XVIII secolo)*, in ANTONELLO MATTONE, ALESSANDRO SODDU (a cura di), *Castelsardo. Novecento anni di storia*, Carocci, Roma 2007, pp. 478-479; FRANCESCO MANCONI, *La Sardegna al tempo degli Asburgo, secoli XVI-XVII*, Il Maestrale, Nuoro 2010, pp. 79-80.

⁵ COLECCIÓN DE DOCUMENTOS INEDITOS PARA LA HISTORIA DE ESPAÑA, 113 voll., Madrid, 1842-1895 (d'ora in poi CODOIN), I, pp. 229-233, *Carta del comendador Vañuelos sobre lo ocurrido en la expedición de Argel*, Cartagena, 10 novembre 1641. Per un ragguglio sulle principali campagne nordafricane dei primi cinquant'anni del XVI secolo si rimanda a FRANCISCO LÓPEZ DE GÓMARA, *Guerras de mar del emperador Carlos V*, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid 2000. Sulle visite dell'imperatore in Sardegna si vedano RAIMONDO TURTAS, *10-14 giugno 1535: Carlo V visita Cagliari al comando del «mayor ejército que nunca se vido por la mar»*, in BRUNO ANATRA, FRANCESCO MANCONI (a cura di), *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Carlo V*, Carocci, Roma 2001, pp. 335-352 e FRANCESCO MANCONI, *In viaggio per l'impresa di Algeri: le entrate reali di Carlo V ad Alghero e Maiorca*, in ANATRA, MANCONI (a cura di), *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Carlo V*, cit., pp. 353-369.

progettazione del sistema difensivo spagnolo che avevano già lavorato nel milanese, in Navarra, a Melilla e alla Goletta. Gli ammodernamenti introdotti dal Cappellino e dai fratelli Palearo Fratino si rivelarono di massima importanza soprattutto dopo il 1574, quando con la caduta di La Goletta la Sardegna passò dal ruolo di retroguardia a quello di *frontera de Barberia*⁶. La maggior parte dei fondi stanziati per la difesa dell'isola furono tuttavia fagocitati dai soli cantieri di Cagliari e Alghero (probabili obiettivi degli attacchi primaverili della flotta turca), le uniche città del Regno a possedere delle moderne piazzeforti con funzioni di base navale⁷.

Nel 1575 un altro importante passo venne fatto verso l'adeguamento del sistema difensivo isolano a quello degli altri Regni della Corona. Ispirandosi all'esperienza siciliana, il viceré Juan Coloma istituì una forza militare locale costituita da 2.300 cavalieri e 6.900 fanti, distribuita in modo capillare in tutto il territorio. Questa milizia aveva soprattutto il compito di pattugliare le coste, dare l'allarme e costituire una forza di primo intervento che contrastasse gli incursori barbareschi; in seguito rappresentò anche un discreto serbatoio di uomini da inviare nei vari fronti di guerra europei⁸. Ma quando si profilava all'orizzonte una seria minaccia d'invasione da parte delle flotte turca e francese, la milizia da sola non poteva bastare e le piazzeforti di Cagliari ed Alghero accoglievano le truppe dei famosi *tercios* spagnoli. La permanenza di questi reparti, generalmente inviati in estate, era ad ogni modo breve perché rappresentava sempre un serio problema di ordine pubblico e una grave minaccia per le popolazioni civili⁹.

Gli sforzi maggiori del viceré Coloma si concentrarono, però, nel tentativo di dotare l'isola di una rete di torri d'avvistamento costiero, elemento difensivo del quale si sentiva una forte necessità e che divenne argomento di discussione all'interno degli Stamenti fin dagli anni Cinquanta. In questo dibattito, molto peso avevano anche le considerazioni di carattere economico: la protezione del perimetro costiero avrebbe permesso di tutelare una fascia di territorio che si andava ormai spopolando e di rilanciare l'attività economica della pesca e quella dell'estrazione e della lavorazione del corallo, considerata fra le più redditizie dell'isola¹⁰.

⁶ SERAFINO CASU, ANTONIO DESSI, RAIMONDO TURTAS, *Il "Disegno" di Jacopo Palearo Fratino per il sistema fortificato di Cagliari (1563-1579)*, in TATIANA KIROVA (a cura di), *Arte e cultura del '600 e del '700 in Sardegna*, ESI, Napoli 1984, pp. 69-88, in particolare la p. 83; IDEM, *La difesa del Regno: le fortificazioni*, in FRANCESCO MANCONI (a cura di), *La società sarda in età spagnola*, I, Consiglio Regionale della Sardegna, Cagliari 1993, pp. 68-70; PIETRO CASTELLI, *La progettazione del sistema territoriale di difesa*, in KIROVA (a cura di), *Arte e cultura*, cit., p. 43. Sulla guerra di corsa si vedano SALVATORE BONO, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milano 1993; IDEM., *I corsari barbareschi*, ERI, Torino 1964; JACQUES HEERS, *I barbareschi. Corsari del Mediterraneo*, Salerno, Roma 2003; FLAVIO RUSSO, *Guerra di corsa: ragguaglio storico sulle principali incursioni turco-barbaresche in Italia e sulla sorte dei deportati tra il XVI ed il XIX secolo*, SME-Ufficio Storico, Roma 1997.

⁷ La piazzaforte di Alghero, in particolare, venne definita «la mejor cosa del mundo» da don García de Toledo. CODOLIN, XIX, don García de Toledo al sovrano, Baia, 18 gennaio 1565, p. 25.

⁸ La milizia sarda venne armata ed addestrata dalla nobiltà locale che ebbe così la possibilità di mettere a frutto l'esperienza maturata con la partecipazione alle principali azioni di guerra della Corona nel Mediterraneo, nei Balcani, in Germania e in Fiandra. Cfr. FRANCESCO FLORIS, *Feudi e feudatari in Sardegna*, Della Torre, Cagliari 1993, pp. 105-106. Sull'origine e sul reclutamento dei primi reparti di milizia in Sardegna cfr. ANTONELLO MATTONE, *Le istituzioni militari*, in BRUNO ANATRA, ANTONELLO MATTONE, RAIMONDO TURTAS (a cura di), *Storia dei sardi e della Sardegna*, III, *L'età moderna. Dagli aragonesi alla fine del dominio spagnolo*, Jaca Book, Milano 1989, pp. 103-107.

⁹ BRUNO ANATRA, *La Sardegna dall'unificazione aragonese ai Savoia*, UTET, Torino 1987, pp. 286-287. Sull'origine dei reparti militari denominati *tercios* cfr. RENÉ QUATREFAGES, *La revolución militar moderna. El crisol español*, Ministerio de Defensa, Madrid 1996; JULIO ALBI DE LA CUESTA, *De Pavía a Rocroi. Los tercios de infantería española en los siglos XVI y XVII*, Balkan, Madrid 2005.

¹⁰ L'assenza della difesa statica e di quella mobile quale deterrente per i corsari rendeva altamente rischiosa l'attività dei corallari. Emblematicamente, questa si sviluppò soprattutto nella costa occidentale, nel mare antistante la piazzaforte di Alghero. Cfr. GIOVANNI MURGIA, *Presenza corsara nel Mediterraneo occidentale e problemi di difesa nel Regno di Sardegna (secoli XVI-XVII)*, in BRUNO ANATRA, MARIA GRAZIA MELE, GIOVANNI MURGIA, GIOVANNI SERRELI (a cura di), «Contra Moros y Turcos». *Politiche e sistemi di difesa degli Stati mediterranei della Corona di Spagna in Età Moderna*, ISEM-CNR, Cagliari 2008, pp. 160-161. Sull'argomento si veda anche GIOVANNI SERRELI, *Le opere di difesa*

Il dibattito sulle torri si fece più serrato al principio degli anni Settanta e non a caso. Dopo la vittoria di Lepanto nel 1571 e la successiva tregua con gli ottomani, apparve evidente che il pericolo maggiore era costituito dai barbareschi. Questi ultimi non erano in grado di sferrare attacchi ai centri urbani fortificati senza il sostegno della flotta turca, ma solo alle zone indifese, ed era lì che bisognava intervenire¹¹. Nel 1572 Marco Antonio de Camós y Requensés, capitano di Iglesias, venne incaricato di compiere il periplo dell'isola per ispezionare lo stato delle fortificazioni costiere esistenti e, soprattutto, per indicare i luoghi e gli approdi dove sarebbe stato necessario costruire nuove vedette. Frutto di questo lavoro fu una dettagliata *Relación de todas las costas maritimas del Reyno de Cerdeña* nella quale Camós consigliava l'istituzione di almeno 73 posti di guardia, con un preventivo di spesa di circa 47.000 ducati¹². Ma le pressanti esigenze della guerra delle Fiandre da una parte e la disfatta di Tunisi (1574) dall'altra, convinsero i governanti a concentrare nella fortificazione delle città i pochi fondi a disposizione. Nel 1575 Camós stilò una seconda relazione nella quale proponeva di finanziare i lavori di torreggiamento con un'imposta patrimoniale sul bestiame e sul raccolto. Nonostante il beneplacito del viceré Coloma e le ulteriori indagini condotte dai commissari regi Juan Baptista Reyna, Juan Çanoguera e Pedro Quintana, negli anni immediatamente seguenti non venne emanato nessun provvedimento a riguardo¹³.

Toccò al viceré Miguel de Moncada tornare sull'argomento. Lui stesso scrisse una relazione riguardante i luoghi scelti per l'edificazione di un'ottantina di torri e la spesa prevista: 200-300 ducati per la costruzione di una singola torre a pianta circolare. Ma solo il tragico saccheggio di Quartu, Quartucciu e Pirri dell'estate del 1582 spinse gli Stamenti, riunitisi l'anno successivo, a presentare al sovrano la proposta di fondazione di un istituto che curasse l'amministrazione delle risorse necessarie alla costruzione e al mantenimento delle torri costiere. L'istituto, denominato prima *Administratió del dret del real* o anche *Administratió del nuevo imposito*, in seguito semplicemente Amministrazione delle torri o Reale Amministrazione, nacque ufficialmente nel 1587 ed ebbe il compito di riscuotere il dazio di un *real* per ogni pelle bovina e ogni *quintar* di lana o formaggio esportati (un'imposta indiretta, dunque, che non gravava sulla già esigua quota del donativo) e gestirne l'utilizzo. Sebbene le difficoltà incontrate e i frequenti fenomeni di malversazione intralciassero sovente l'attività dell'istituto, dal 1592 al 1611 l'Amministrazione eresse oltre cinquanta torri e ne restaurò diverse, dando un importante contributo alla sicurezza della frontiera marittima¹⁴.

2. Il dibattito sulle galere

Negli anni Settanta, grazie all'operato dei viceré Coloma e Moncada, già fautori dell'avanzamento del progetto delle torri costiere, si sviluppò un dibattito intorno

delle attività produttive nel Regno di Sardegna nel XVI secolo. Il caso di Capo Carbonara, in «RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea», n. 1, 2008, pp. 121-131.

¹¹ GIUSEPPE MELE, *La difesa del Regno di Sardegna nella seconda metà del Cinquecento*, in ANATRA, MANCONI (a cura di), *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Filippo II*, cit., pp. 344-345; MASSIMO RASSU, *Sentinelle del mare. Le torri della difesa costiera della Sardegna*, Grafica del Parteolla, Dolianova 2005, pp. 17-23.

¹² EVANDRO PILLOSU, *Un inedito rapporto cinquecentesco sulla difesa costiera della Sardegna di Marco Antonio Camós. Documenti inediti*, in «Nuovo bollettino bibliografico sardo e archivio tradizioni popolari», a. V, nn. 21-25, 1959-60, in particolare si vedano le pp. 3-4 del n. 21.

¹³ *Ibidem*; RASSU, *Le sentinelle*, cit., p. 25; GIUSEPPE MELE, *Torri e cannoni. La difesa costiera in Sardegna nell'età moderna*, EDES, Sassari 2000, pp. 51-52.

¹⁴ Dopo due secoli vennero edificate circa un centinaio di torri. Quelle dichiarate non più idonee alla difesa dal Regio Decreto del 25 aprile 1867 furono novantanove. Cfr. CASULA, *Presenza turca in Sardegna*, cit., p. 45. Sull'istituto dell'Amministrazione delle torri in epoca spagnola e sabauda si veda MELE, *Torri e cannoni*, cit., pp. 82 e sgg.

alla necessità di dotare l'isola di una squadra di galere per il pattugliamento mobile, universalmente riconosciuto come il sistema più efficace contro le incursioni barbaresche¹⁵. Sino ad allora i mari sardi erano stati pattugliati occasionalmente dalle galere regie e dalle flotte alleate, a costi non troppo contenuti¹⁶, ma quando queste ultime erano concentrate in un'unica base, come accadeva in occasione di importanti azioni navali, le coste del Regno non avevano alcuna possibilità di evitare gli attacchi corsari. Lo avevano sperimentato più volte, l'ultima delle quali in occasione della fallimentare impresa di Gerba, che portò la Spagna ad impegnarsi in un serio piano di armamenti navali che interessò anche le squadre dei Regni di Napoli e Sicilia¹⁷.

Nella seconda metà del Regno di Filippo II, l'apertura dei nuovi fronti atlantici e il perseguimento di una politica imperialista provocarono l'indebitamento e la bancarotta. Il fronte mediterraneo, non più al centro degli interessi del sovrano, fu interessato dalla diminuzione degli stanziamenti e dal progressivo smantellamento navale¹⁸. Nonostante le minacce provenienti dal mondo musulmano non fossero cessate, gli aiuti finanziari della Corona ai Regni periferici vennero congelati e, al contrario, furono questi ultimi a dover assistere militarmente e finanziariamente la Corona¹⁹. In questo contesto le proposte sarde per l'istituzione di una flotta di galere, sebbene attentamente vagliate, caddero semplicemente nel vuoto e si continuò ad affidare il pattugliamento costiero alle squadre alleate²⁰ o a incentivare la corsa cristiana con la concessione di patenti agli armatori privati che ne facevano richiesta²¹.

Il primo commissario regio che propose un progetto realistico per l'istituzione e il finanziamento di una squadra di galere, sul modello di quelle siciliane e napoletane, fu Pedro Quintana, inviato nell'isola da Madrid alla fine del 1574. Quintana teorizzò la creazione di una squadra di sei galere da finanziarsi senza nessun contributo da

¹⁵ Il dibattito cinquecentesco relativo alle proposte e alla scelta di finanziare il progetto delle torri litoranee piuttosto che la flotta è puntualmente ricostruito in GIUSEPPE MELE, *Torri o galere? Il problema della difesa costiera in Sardegna tra XVI e XVIII secolo*, in ANATRA, MELE, MURGIA, SERRELI (a cura di), «Contra Moros y Turcos», cit., pp. 197-207.

¹⁶ Nel 1594 Filippo II ordinò al viceré di lasciar estrarre ogni anno a ciascuna galera genovese, di pattuglia nelle coste sarde, mille cantari di biscotto (pane fermentato e duro che aveva perso ogni umidità) «franco de todos derechos». ARCHIVIO DI STATO DI CAGLIARI (d'ora in poi ASC), fondo Antico Archivio Regio, B 4, f. 209r., Madrid, 26 gennaio 1594.

¹⁷ MARIA LUISA PLAISANT, *Aspetti e problemi di politica spagnola (1556-1619)*, Cedam, Padova 1973, pp. 24-26.

¹⁸ Dopo un imponente ciclo di costruzioni navali che aveva consentito alla Spagna di riportare una schiacciante vittoria contro i turchi a Lepanto nel 1571, la flotta mediterranea di Filippo II risultava numericamente inferiore a quella turca già nel 1575. Questa situazione rendeva quasi impossibile l'attuazione di una politica offensiva, cosa che preoccupava in sommo grado il viceré di Napoli. ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL, MADRID (d'ora in poi AHNM), Sección Nobleza, Toledo, (d'ora in poi SN), fondo Osuna, CT. 4, D. 6, Iñigo Lopez de Mendoza a suo figlio, Napoli, 16 dicembre 1575. Informazioni dettagliate riguardanti i numeri e i costi di gestione delle squadre mediterranee si trovano nell'importante lavoro di IRVING ANTHONY A. THOMPSON, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Crítica, Barcelona 1981, pp. 370 e sgg.

¹⁹ Un'inversione di tendenza, questa, che diverrà la norma nel secolo successivo durante la guerra dei Trent'anni con l'attuazione del progetto politico di Olivares, *l'Unión de Armas*. Cfr. ROSSELLA CANCELILA, *Introduzione. Il Mediterraneo assediato*, in ROSSELLA CANCELILA (a cura di), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, in «Mediterranea. Ricerche Storiche», Quaderni, a. 4, n. 1, 2007, pp. 52-55.

²⁰ Nella prima metà del Seicento il pattugliamento dei mari sardi era affidato spesso alle galere livornesi. Nel 1620, ad esempio, Cagliari festeggiò con una salva di oltre venti cannonate l'entrata in porto delle galere toscane che nel Nord dell'isola avevano combattuto contro delle imbarcazioni turche e liberato degli schiavi spagnoli. ARCHIVO DE LA CORONA DE ARAGÓN, BARCELONA (d'ora in poi ACA), fondo Consejo de Aragón, leg. 1170, s.i.l., s.i.d. (ma 1620).

²¹ I mari prospicienti l'isola erano talmente «infestati» che il viceré vagliava numerose richieste di permessi di «armare in corso», non solo da parte di sardi, ma anche di armatori siciliani e valenzani. Alcuni esempi: l'armatore valenzano Joseph Martín scrisse al viceré per offrire il servizio del suo brigantino di sette banchi, ben armato, pronto «para rondar los mares de este Reyno» e dirigersi a caccia di corsari fino alle coste berbere; l'armatore siciliano Joseph de Galicia, invece, fece presente al viceré di avere anch'egli un brigantino pronto per andare «en busca de ellos (los franceses) y de enemigos de nuestra santa fe». Entrambi chiedevano in cambio «campo franco» e le particolari *mercedes* disposte per legge, in caso di cattura di imbarcazioni in mare o di nemici a riva. ASC, fondo Antico Archivio Regio, P 16, f. 345, Valencia, 28 luglio 1636; f. 256, s.i.l., s.i.d. (ma 1636).

parte della Corona. Juan Baptista Reyna, mandato nell'isola nei primi mesi del 1575, riprese il progetto del Quintana e propose di finanziare una flotta con i proventi di una *saca* annuale sui grani e sull'esportazione dei prodotti d'allevamento, formaggi e cuoi (questa proposta fu poi utilizzata per il finanziamento dei lavori di torreggiamento costiero). Il Reyna propose anche che la squadra venisse utilizzata per il trasporto di munizioni e truppe e per l'esportazione dei cereali in modo da incentivare l'agricoltura e il commercio. Entrambe le conclusioni suscitarono interesse a Madrid, ma si rivelarono inattuabili perché sopravvalutavano la capacità contributiva del Regno di Sardegna. Nel 1583 i Parlamenti avanzarono la richiesta di istituire una squadra di ben dodici galere da stornare dalle più numerose squadre di Napoli e di Genova, per mandarle a svernare nella darsena di Cagliari o a nord, nella baia di Porto Conte. In questo modo, bloccando le scorrerie nel canale di Sardegna, si sarebbero evitati anche gli attacchi alla Corsica e alle coste italiane. La proposta risultò veramente eccessiva (soprattutto se si pensa che la Sicilia in quegli anni aveva undici galere più tre private): il sovrano non poteva permettere un tale storno e l'isola di sicuro non poteva mantenerne un così alto numero. Inoltre quelli erano già gli anni della lotta contro l'Inghilterra, che assorbì quasi completamente l'attenzione di Filippo II riducendo al minimo il suo interesse per le sorti della guerra nel Mediterraneo²². Il dibattito per questo secolo era ormai chiuso.

Il regno di Filippo III si aprì col fallimento della spedizione spagnola lanciata contro Algeri nel 1601. L'isola, nonostante la costruzione delle torri di avvistamento, era ancora una delle mete preferite dai corsari barbareschi che utilizzavano le isole di San Pietro e Sant'Antioco come basi d'appoggio; di fronte a questo stato di cose i sardi si convinsero ancora di più della necessità di adottare anche un sistema mobile per la difesa delle coste. Reitarono quindi la richiesta di istituzione di una flotta durante i lavori del Parlamento aperto nel 1603 dal viceré Antonio Coloma. Gli Stamenti presentarono un'organica proposta che prevedeva la creazione di una squadra composta da sei galere, finanziabile trasferendo dall'amministrazione regia alcune voci che con il pattugliamento mobile sarebbero diventate superflue. Ci si riferiva soprattutto alle spese relative alle fortificazioni costiere, ritenute oramai meno efficaci del pattugliamento navale. Su questo punto però gli Stamenti non erano completamente d'accordo. Il progetto non ebbe comunque il consenso regio: la Corona trovava eccessivo il numero di galere richiesto e non era disposta a concedere nessun tipo di finanziamento²³.

La speranza di riuscire ad istituire la tanto agognata flotta non venne mai accantonata. Un'ennesima proposta venne presentata, opportunamente modificata, nel successivo Parlamento Gandía. Nel 1613 il viceré inoltrò una petizione al Consiglio d'Aragona lamentando gli enormi sforzi economici che bisognava produrre per mettere l'isola in stato di difesa, dato che «la gente del reyno es tan poco práctica» e che la pericolosità dei mari prospicienti la costa era aumentata da quando i corsari barbareschi avevano anch'essi adottato i metodi della navigazione

²² FERNAND BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino 2002, vol. II, pp. 1333-1336; MELE, *Torri o galere?*, cit., pp. 197-207; ANTONELLO MATTONI, *L'amministrazione delle galere nella Sardegna spagnola*, in LUISA D'ARIENZO (a cura di), *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra medioevo e età moderna: studi storici in memoria di Alberto Boscolo*, Bulzoni, Roma 1993, pp. 484-485.

²³ Il costo complessivo era stato calcolato in una spesa di circa 20.000 ducati annui. Secondo gli Stamenti, i fondi potevano essere reperiti dai contributi annuali per la fortificazione della città di Cagliari (10.000 lire), dal ricavato della bolla della Crociata (8.000 lire), dai salari degli operai impegnati nei lavori di fortificazione (15.000 lire), dalle eccedenze del diritto del reale destinato alle torri, dagli stipendi dei dipendenti dell'amministrazione delle torri (4.000 lire). Cfr. *Ibidem*. ACA, fondo Consejo de Aragón, leg. 1351, *Sobre las quatro cosas principales por que suplican los Síndicos de los tres estamentos del Reyno de Cerdeña*, Consiglio d'Aragona, 10 dicembre 1603.

oceanica²⁴. L'insicurezza dei mari sardi rischiava di interrompere del tutto i traffici commerciali²⁵. Si chiese dunque l'istituzione di una squadra di sei navi rotonde, capaci di navigare anche col maltempo, da dividersi in tre gruppi di due unità ciascuna per il pattugliamento dei mari siciliani, sardi e balearici. Anche questa proposta cadde nel vuoto e gli unici provvedimenti che il viceré poté prendere, in risposta ai continui *avisos* sui passaggi delle flotte nemiche, furono quelli di mobilitare tutto l'apparato militare e predisporlo alla difesa in caso di attacco²⁶.

Nel Parlamento straordinario del 1621 lo Stamento militare presentò un'ulteriore proposta di istituzione di una flotta di galere, con un memoriale redatto dal conte di Cuglieri. Questo memoriale fu ripresentato nel successivo Parlamento Vivas che si aprì nel 1624, quando ancora era vivo l'eco del terribile saccheggio subito dal villaggio di Posada ad opera dei corsari algerini e tunisini. Il viceré, consapevole della minaccia e delle spese che il Regno era costretto a sostenere per garantire il pattugliamento delle flotte alleate nei mari dell'isola, propose l'istituzione di una flotta di sei galere, il cui sostento alimentare sarebbe spettato interamente all'isola. In cambio di ciò chiedeva alla Corona di contribuire affiancando alla flotta altre due galere, più due galeoni armati per il pattugliamento invernale e si chiese esplicitamente di riservare la carica di capitano e quelle militari della flotta ai *naturales* del Regno²⁷. Anche l'istituto dell'Amministrazione delle galere sarebbe dovuto essere appannaggio degli Stamenti e avrebbe dovuto garantire il titolo di *deputats*, a differenza di quello delle torri, per la quale il titolo si era richiesto più volte (e lo si chiese ancora, invano, nel successivo Parlamento Bayona del 1631), con l'obiettivo di parificare le due amministrazioni alle deputazioni degli altri Regni della Corona. Il Capitolo venne esaminato ed infine ottenne la sanzione regia, ma rimase sulla carta ancora per diversi anni. La mancanza di una flotta continuava ad essere la più grave lacuna del sistema difensivo isolano²⁸.

La paura di una invasione francese, la cui flotta era stata avvistata dalle torri litoranee cagliaritanee la domenica del 12 settembre 1636, spinse il viceré Almonacir a prendere numerosi provvedimenti riguardanti la difesa: si ripresero i lavori delle fortificazioni urbane e costiere, si acquistarono munizioni e si tentò una riorganizzazione della milizia, carente di capi militari validi²⁹. Si inviarono altresì legni in giro per il Mediterraneo in cerca di *avisos* sulle posizioni delle flotte turca e francese, si ottenne che nove galere genovesi, comandate da Giovannino Doria, pattugliassero più frequentemente le coste sarde rifornendosi nel porto cagliaritano in franchigia dei diritti reali e lo stesso viceré scrisse al Consiglio d'Aragona

²⁴ ACA, fondo Consejo de Aragón, leg. 1165, Cagliari, 15 febbraio 1614. I galeoni e i velieri si rivelarono superiori alle galere anche nel Mediterraneo in quanto rendevano le forze navali meno dipendenti dalle basi marittime. Sull'argomento si vedano il classico CARLO MARIA CIPOLLA, *Vele e cannoni*, Il Mulino, Bologna 1983, pp. 15-77 e il più recente JAN GLETE, *La Guerra sul mare, 1500-1650*, Bologna, Il Mulino 2010, pp. 31-62.

²⁵ ACA, fondo Consejo de Aragón, leg. 1170, il conte di Eril sulla cattura, a largo di Pula, di alcune navi mercantili maiorchine dirette a Palermo, Cagliari, 11 maggio 1621.

²⁶ MELE, *Torri o galere?*, cit., pp. 199-201; MARIA GRAZIA MELE, *Mare, uomini e terre di frontiera*, in MARIA GRAZIA MELE, GIOVANNI SERRELI (a cura di), *Sarrabus: torri, mare e territorio. La difesa costiera dalle incursioni barbaresche*, Grafica del Parteolla, Dolianova 2007, pp. 99-100.

²⁷ MATTONE, *L'amministrazione delle galere*, cit., pp. 486-487.

²⁸ ANATRA, *La Sardegna dall'unificazione aragonese*, cit., pp. 401-402 e Id., *Corona e ceti privilegiati nella Sardegna spagnola*, in BRUNO ANATRA, RAFFAELE PUDDU, GIOVANNI SERRI (a cura di), *Problemi di storia della Sardegna spagnola*, EDES, Cagliari 1975, pp. 65 e sgg. Si veda anche GIANFRANCO TORE, *Acta Curiarum Regni Sardiniae. Il Parlamento del viceré Gerolamo Pimentel marchese di Bayona e Gaspere Prieto presidente del Regno*, Consiglio Regionale della Sardegna, Cagliari 2006, pp. 888-889.

²⁹ I consiglieri della città di Cagliari chiesero al viceré di impedire al marchese di Palmas, maestro di campo e militare di grande esperienza, di partire verso Alghero dove era atteso per mettere la città in stato di difesa. La presenza del marchese di Palmas era necessaria a Cagliari dove si temeva, verosimilmente, l'invasione della flotta francese. ASC, fondo Antico Archivio Regio, P 16, f. 53, Cagliari, 1° ottobre 1636.

chiedendo che venissero stornate due galere da ciascuna delle tre squadre di stanza nelle acque italiane affinché perlustrassero stabilmente i mari sardi³⁰. Tuttavia, ciò che infine fece decollare il progetto, rendendolo improrogabile, non furono le estenuanti richieste del viceré e degli Stamenti ma l'attacco francese sferrato sul suolo sardo nel febbraio del 1637.

3. L'invasione di Oristano

La tanto temuta invasione dell'isola da parte dei francesi, in aperta guerra con la Spagna dal 1635, avvenne all'inizio del 1637, non a Cagliari come era logico aspettarsi e dove si erano attivati i piani di difesa successivi ai numerosi *avisos*, ma ad Oristano, dove le strutture difensive urbane, se si esclude un modesto intervento alle mura cittadine effettuato tra il 1618 e il 1621, erano state completamente trascurate: il Castello era in rovina e privo dei fondamentali baluardi, l'artiglieria inservibile e persino la torre a guardia del porto cadeva a pezzi³¹.

La flotta francese comandata da Enrico di Lorena, conte d'Harcourt, comparve di fronte alla città di Oristano il 20 febbraio del 1637, con un'armata composta da quarantasette vascelli. Lo sbarco avvenne la sera del 21 febbraio. Secondo le cronache dell'epoca fu preceduto da un intenso fuoco di artiglieria che sbaragliò le deboli e inconsistenti difese costiere e provocò il panico fra i popolani, che abbandonarono le loro abitazioni e si rifugiarono nelle campagne vicine³². Il viceré, subito informato dell'accaduto, convocò immediatamente i consigli di Giustizia, Patrimonio e Guerra e il 24 febbraio i vari reparti di cavalleria ebbero l'ordine di mettersi in marcia. L'Almonacir creò due eserciti, uno a nord e uno a sud, posti entrambi sotto il comando del governatore del Capo meridionale don Diego de Aragall, con l'intenzione di stringere i nemici con una mossa a tenaglia. Ma non fu necessario. Per fronteggiare i francesi e costringerli alla fuga furono sufficienti i cinquecento cavalieri arrivati dalle ville vicine e in particolar modo i reparti comandati da don Ignazio Aymerich e Francisco Quesada³³. Il 26 febbraio i francesi abbandonarono la città e il giorno successivo la flotta nemica lasciò la baia di Oristano, rimanendo visibile dalle coste sarde ancora per qualche giorno³⁴.

Molto si è discusso sulle reali intenzioni dei francesi: l'invasione di Oristano fu un atto di pirateria o il tentativo mancato di conquistare l'isola? La relazione ufficiale francese presentò lo sbarco come un atto estraneo alla volontà del governo, ma secondo alcuni storici, come Vitale e Sorgia, la Francia intendeva occupare la Sardegna e sostenendo questa versione intese addossare la responsabilità del

³⁰ GIANCARLO SORGIA, *Progetti per una flotta sardo-genovese nel Seicento*, in *Miscellanea di Storia Ligure*, IV, Università di Genova, Genova 1966, pp. 182-185.

³¹ Dello stato della torre, nella quale era pericoloso persino entrare, si lamenta l'*alcaide* Juan Serra in una supplica del 15 febbraio 1636. ASC, fondo Antico Archivio Regio, P 16, f. 725. Sull'incuria dimostrata da Madrid circa la difesa del Marchesato di Oristano cfr. GIUSEPPE MELE, *La difesa dal Turco nel Mediterraneo occidentale dopo la caduta di La Goletta (1574)*, in BRUNO ANATRA E GIOVANNI MURGIA (a cura di), *Sardegna, Spagna e Mediterraneo. Dai Re Cattolici al Secolo d'Oro*, Carocci, Roma 2004, pp. 143-147; GIOVANNI MURGIA, *La città di Oristano nella prima metà del Seicento*, in «Annali della Facoltà di Scienze della Formazione dell'Università di Cagliari», nuova serie, a. XXII, n. 2, 1999, p. 14.

³² JORGE ALEO, *Storia cronologica e veridica dell'isola Regno di Sardegna dall'anno 1637 all'anno 1672*, Ilisso, Nuoro 1998, pp. 67-71.

³³ Di quest'ultimo, in particolare, il marchese di Torralba sottolineò le doti di coraggio e competenza militare. ASC, fondo Antico Archivio Regio, B 8, f. 254, Oristano, 10 marzo 1637. VITO VITALE, *La difesa e gli ordinamenti militari della Sardegna durante il dominio spagnolo e l'invasione francese del 1637 nell'isola*, Tipografia L. Cardì, Ascoli Piceno 1905, pp. 65-67; GIANCARLO SORGIA, *Mire francesi sulla Sardegna nel 1637-1638*, in «Archivio Storico Sardo», a. XXV, n. 1, 1957, pp. 46 e sgg.; MURGIA, *Presenza corsara*, cit., pp. 187-190.

³⁴ Secondo Loddo Canepa l'invasione francese del 1637 fallì per gli stessi motivi per i quali erano fallite anche quelle del 1527 e del 1793: l'impreparazione da parte degli occupanti e la capacità di resistenza dei sardi decisi ad opporsi al nemico. Cfr. LODDO CANEPA, *La Sardegna dal 1478 al 1793*, cit., p. 461.

fallimento sulle spalle dell'Harcourt. Questa tesi non trova conferma nemmeno nella relazione ufficiale del governo sardo e oggi gli storici tendono a classificare l'episodio come un atto fortuito che ebbe, però, conseguenze rilevanti³⁵.

I vascelli francesi continuarono a lungo a tener vivo l'allarme nel Regno. Nel dicembre del 1637 un contingente militare francese, comandato dal capitano Roques, sbarcò nell'isola dell'Asinara e con la complicità dell'*alcaide* occupò la torre di Trabuccato lasciandovi una piccola guarnigione. Secondo quanto riferì il viceré al Consiglio d'Aragona, il vero obiettivo della flotta sarebbe stato quello di attaccare la piazzaforte d'Alghero, ma questa volta la risposta militare fu tempestiva: le truppe miliziane sarde con diverse compagnie di cavalleria, di fanteria e con alcuni pezzi d'artiglieria, sbarcarono all'Asinara e assediaron la torre costringendo il nemico alla resa³⁶. Gli avvistamenti della flotta francese dalle coste sarde furono numerosissimi e costrinsero i governanti a tenere alto il livello di allarme e a stanziare sempre nuovi fondi per migliorare lo stato delle fortificazioni. Nel 1646 giunse da Genova un *aviso* preoccupante riguardante la partenza della flotta francese da Tolone con possibile sbarco nell'isola, e tremila uomini, con grande difficoltà, vennero mobilitati per la difesa di Cagliari. Ma il temuto attacco non avvenne perché lo scoppio della rivolta napoletana nel 1647 creò un buon diversivo. La flotta francese ricomparve nei mari del Nord Sardegna nel 1652, ma questa volta il deterrente allo sbarco fu lo scoppio della peste nel Capo di Sassari³⁷. Nel 1655, in seguito all'approssimarsi della flotta al porto cittadino, gli Stamenti destinarono 50.000 scudi per i lavori di restauro delle mura di Cagliari³⁸.

Soltanto dopo la firma della pace dei Pirenei, nel 1659, la Sardegna poté considerarsi libera dalla paura di uno sbarco francese, ma fu un sollievo passeggero: le due corone cattoliche si trovarono ancora l'una contro l'altra nella guerra di Devoluzione (1667-1668) per il possesso delle Fiandre e della Franca Contea, nella guerra d'Olanda (1672-1678) e nella guerra di Messina (1674-1678). Nel frattempo l'isola continuò ad essere preda di regolari assalti barbareschi e nell'ottobre del 1669, con la caduta di Candia in mano turca, il Mediterraneo fu di nuovo in preda al terrore³⁹.

La Spagna era allo stremo per gli oneri militari assunti durante la guerra dei Trent'anni. In particolare, le flotte atlantica e mediterranea costituivano per la Corona un'impegno finanziario notevolissimo e già verso la fine degli anni Trenta tutto il sistema navale era al collasso: numerosi arsenali del Nord furono distrutti dai francesi e gli altri dovettero limitare al minimo le attività per la mancanza di tecnici e per la sopraggiunta carenza di legname americano; armatori e *asentistas* furono ridotti sul lastrico, principalmente a causa della bancarotta spagnola del 1627 che ebbe delle ripercussioni di lungo periodo⁴⁰. Ciononostante, l'invasione francese nell'isola sgomentò a tal punto i governanti spagnoli che si deliberò finalmente di munire il Regno di una piccola flotta per il pattugliamento costiero. Tra il 1640 e il

³⁵ MURGIA, *Presenza corsara*, cit., pp. 187-190; SORGIA, *Mire francesi*, cit., pp. 52-56.

³⁶ Sull'episodio si veda ALESSANDRA ARGIOLOS, ANTONELLO MATTONE, *Torri e difese costiere nei secoli XVI-XVIII*, in MICHELE GUTIERREZ, ANTONELLO MATTONE, FRANCA VALSECCHI (a cura di), *L'isola dell'Asinara. L'ambiente, la storia, il parco*, Poliedro, Nuoro 1998, pp. 62-65.

³⁷ Sulla peste del 1652 cfr. FRANCESCO MANCONI, *Castigo de Dios. La grande peste barocca nella Sardegna di Filippo IV*, Donzelli, Roma 1994.

³⁸ ASC, fondo Antico Archivio Regio, B 2, f. 342, Madrid, 4 giugno 1657.

³⁹ ROBERT ANTHONY STRADLING, *Europa y el declive de la estructura imperial española, 1580-1720*, Cátedra, Madrid 1992, pp. 191-228.

⁴⁰ Ancora nel 1650 la situazione non pareva essersi normalizzata e molti *asentistas* genovesi si lamentavano per i mancati pagamenti. ARCHIVO GENERAL, SIMANCAS (d'ora in poi AGS), fondo Guerra Antigua, leg. 3308, don Carlo Doria Caretto al sovrano, Genova, 9 giugno 1650. Cfr. anche JOSÉ ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Centro de estudios políticos y constitucionales, Madrid 2001, pp. 92-93.

1660 furono così varate tre galere che furono però unanimemente giudicate «di poca o nessuna utilità»⁴¹.

4. L'istituzione della flotta sarda

Sin dal secolo XVI la Monarchia spagnola poteva scegliere tra l'amministrazione diretta o l'*asiento* a seconda della necessità del momento. Filippo II iniziò nel 1556 una riforma destinata a sostituire man mano i contratti di *asientos* in via di conclusione con l'amministrazione diretta della Corona. Ma già alla fine del secolo la tendenza fu di nuovo quella di affidarsi ai privati⁴². La costituzione di una flotta, infatti, non solo comportava spese elevatissime, ma anche conoscenze tecniche e di gestione estremamente complesse che solo gli imprenditori privati, con i loro mezzi, potevano garantire⁴³.

Per l'istituzione della flotta sarda si decise di stipulare un contratto di *asiento* col principe di Melfi, Giovanni Andrea II Doria. L'accordo, che ricalcava in parte le clausole suggerite dagli Stamenti nel Parlamento Vivas del 1624, fu siglato a Madrid il 19 maggio 1638, anche se le trattative per la sua stipula erano in corso col procuratore del Doria, Alessandro Pallavicini, fin dal 1626. Si stabilì che la squadra dovesse essere formata da otto galere, di cui quattro armate a spese del *Real Patrimonio*, due a spese del Doria (la Capitana e la Patrona), due da stornarsi dalla squadra di Genova. La flotta doveva essere adibita esclusivamente al servizio di difesa dell'isola, salvo missioni speciali ordinate dal re in persona. Il Capitano Generale doveva essere sardo⁴⁴, o straniero con un feudo nell'isola, la cui vendita avrebbe consentito l'allestimento delle quattro galere. Per diventare Capitano Generale delle galere il Doria doveva quindi possedere almeno un feudo sardo. Nella trattativa si propose la cessione dell'*Incontrada* della Barbagia di Belvi e dei salti spopolati di Soleminis, Maggiordomo e Pompongias. Ma il principe si dichiarò pronto ad acquistare solo terre con vassalli che garantissero un minimo di rendita. La mediazione, che continuò tra Francesco Vico, reggente del Consiglio d'Aragona e Francisco de Melo, ambasciatore spagnolo a Genova, si bloccò nel 1635⁴⁵. Non essendo stato possibile risolvere la questione del feudo, nel 1638 si arrivò ad un

⁴¹ FRANCESCO CESARE CASULA, *La storia di Sardegna*, Delfino, Sassari 1994, p. 453.

⁴² Anche in epoca di gestione statale le squadre napoletana e siciliana avevano un certo numero di galere gestite in *asiento*: nel 1564 delle undici galere del Regno di Napoli sette erano gestite direttamente dalla Corona mentre due erano gestite da Bandinello Sauli e altre due da Stefano de Mari; delle dieci galere del Regno di Sicilia, invece, due erano gestite dal duca di Medinaceli e due dal duca di Terranova. AGS, fondo Patronato Regio, leg. 20, doc. 38, ff. 261r.-266v., *Relaciones de lo que Felipe II había gastado y provisto en galeras del subsidio*, s.d. (ma 1565). Giovanni Andrea Doria, invece, per il «mejor gobierno» dell'armata mediterranea, consigliava caldamente di dare tutte le galere in *asiento*, ma solo a persone di provata fiducia. Doria a Filippo II, s.d. (ma 1584), in CODOIN, II, pp. 180-182. All'inizio del secolo successivo, visti i costi proibitivi, Filippo III rinunciò alla gestione diretta delle squadre napoletana e siciliana, che vennero anche drasticamente ridotte di numero. Tra il 1610 e il 1611, ad esempio, la squadra di Sicilia era composta da nove galere, tutte in pessime condizioni: «sin chusma, y la poca que traen muriendo de necesidad, sin jarcia ni aparejo ninguno para navegar». Gli *asentistas*, chiamati a rispondere di questa gravissima situazione, addossarono le colpe al sovrano insolvente. CODOIN, XLI, il duca di Osuna a Filippo III, Napoli, 28 febbraio 1611 e Palermo, 14 aprile 1612, pp. 62-63, 230-233. Cfr. anche MARIA SIRAGO, *La flotta napoletana nel vicereame spagnolo (1507-1598)*, in «Frontiera d'Europa. Società, economia, istituzioni, diritto del Mezzogiorno d'Italia», a. V, n. 1, 1999, pp. 111-172.

⁴³ I sovrani potevano scegliere se affidare in appalto le imbarcazioni statali (*asiento-appalto*) o affittare le galere private (*asiento-noleggio*). Cfr. LUCA LO BASSO, *Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716)*, in ROSSELLA CANCELIA (a cura di), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, in «Mediterranea. Ricerche Storiche», Quaderni, n. 4/2, 2007, pp. 397-398; IDEM., *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Selene, Milano 2003, p. 22.

⁴⁴ Anche gli ufficiali sarebbero dovuti essere di preferenza sardi, ma non la ciurma: dato che l'isola non aveva una grande tradizione marinara, le galere avrebbero imbarcato soprattutto marinai liguri, napoletani o spagnoli. Cfr. MATTONE, *L'amministrazione delle galere*, cit., p. 501.

⁴⁵ Gran parte della corrispondenza fra i due personaggi, relativa alla vendita del feudo, è conservata in ACA, fondo Consejo de Aragón, legs. 1084, 1085, 1120.

compromesso col quale l'ammiraglio genovese avrebbe anticipato i 60.000 scudi necessari per l'allestimento della flotta, e avrebbe ottenuto il rimborso di tale cifra dal donativo di 80.000 scudi previsto per il Parlamento del 1639. Le casse reali misero a disposizione anche 25.000 scudi da prelevarsi dal fondo dei diritti regi per l'esportazione dei cereali, come pure altre somme per l'acquisto di vettovaglie. Il re si impegnò anche a rifornire le galere dei galeotti necessari (almeno quindici forzati furono prelevati dalle otto galere spagnole e inviati a servire su quelle sarde⁴⁶) e nominò il Doria viceré di Sardegna⁴⁷.

La galera Capitana, fabbricata nell'arsenale di Genova dal maestro Juan Agustín Salinero, (lo stesso che fabbricò la capitana di Spagna, quella del duca di Tursi e altre che «han salido perfetisimas»⁴⁸), era pronta per il mese di maggio del 1640, mentre per varare la galera Patrona fu necessario un altro anno di lavoro. Secondo i dati riportati da Luca Lo Basso le spese sostenute dal principe per la Capitana (28 banchi per lato, 336 rematori e 100 soldati) furono di 131.626 lire, cifra che coprì anche i costi per la ciurma e i forzati; 86.080 lire per la Patrona (26 banchi per lato, 260 rematori e 60 soldati)⁴⁹.

I continui ritardi nell'allestimento delle due galere fecero sorgere dei sospetti circa l'operato del viceré (che effettivamente approfittò di ciò per rifarsi ampiamente della somma anticipata) e venne meno la fiducia che il sovrano spagnolo nutriva nei suoi confronti. Secondo Giancarlo Sorgia questo clima di diffidenza instauratosi durante l'importantissima fase realizzativa del progetto, influì negativamente su tutta l'operazione e determinò il sostanziale fallimento dell'impresa⁵⁰.

Il Doria non rimase sulle scene sarde a lungo. Morì a Cagliari il 18 gennaio del 1640 e alla carica di viceré gli successe il fratello Fabrizio, duca d'Avellano. All'*asiento*, rinnovato dopo la prima scadenza per altri sei anni, subentrò invece il figlio, Andrea Doria Landi che venne anche nominato Capitano Generale delle galere sarde⁵¹. Con l'approssimarsi della scadenza del secondo contratto, l'*asiento* delle galere fu messo in discussione a causa della cattiva gestione operata dai genovesi. Gli imprenditori liguri cercarono infatti di trarre il massimo profitto dall'operazione, specularono sugli interessi ed omisero di versare all'*Hacienda Real* i diritti che le spettavano, come ad esempio la quota sulle prese di navi nemiche e sui noli effettuati⁵². Giovanni Battista Elena, *veedor y contador* della squadra sarda, fu allora incaricato di redigere una dettagliata relazione sui costi delle due galere nel decennio di gestione *asentista*, e di stilare un preventivo di spesa per la costruzione e l'armamento di una galera ordinaria mettendo a confronto i probabili costi sostenuti in regime d'*asiento* e quelli probabili sostenuti in regime di amministrazione diretta. La conclusione di Elena fu che con la gestione diretta si sarebbe ottenuto un risparmio netto del 25% per ogni imbarcazione. La relazione, datata 30 aprile 1650, fu inviata al Consiglio

⁴⁶ AGS, fondo Guerra Antigua, leg. 3185, Barcellona, 21 aprile 1640.

⁴⁷ MATTONE, *L'amministrazione delle galere*, cit., pp. 488-489. Si veda anche SORGIA, *Progetti per una flotta sardo-genovese*, cit., pp. 185-187.

⁴⁸ AGS, fondo Guerra Antigua, leg. 3372, Napoli, 10 marzo 1655. Il sovrano inviò altri condannati dai Regni di Aragona, Valenza, Catalogna e Maiorca, un certo numero furono prelevati dai feudi del Doria, altri ancora dalle prigioni sarde. Cfr. Lo BASSO, *Uomini da remo*, cit., pp. 304-307.

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ SORGIA, *Progetti per una flotta sardo-genovese*, cit., pp. 190-193.

⁵¹ AHNM, fondo Estado, libro 98 D, copia della patente di Capitano Generale concessa ad Andrea Doria Landi. Madrid, 24 settembre 1640.

⁵² MATTONE, *L'amministrazione delle galere*, cit., pp. 488-493;

d'Aragona e l'ottimistica previsione del *veedor* favorì la nascita dell'istituto dell'Amministrazione delle galere, che divenne operativo il 15 febbraio 1652⁵³.

Il passaggio all'amministrazione diretta non risolse però i problemi di gestione della squadra, anzi tese a complicarli in un momento in cui le finanze della Corona, dopo oltre trent'anni di guerra ininterrotta su vari fronti, erano allo stremo. Il 25 maggio 1655 il *veedor* trasse un primo negativo bilancio dell'esperienza: in tre anni di amministrazione diretta, durante i quali la flotta non ricevette fondi adeguati, l'istituto rischiava già di entrare definitivamente in crisi. I piani di sviluppo della flotta vennero ridimensionati e le progettate sei galere vennero ridotte a quattro. Ma continuarono ad esservi serie difficoltà a reperire persino i 20.000 scudi necessari al mantenimento della Capitana e della Patrona⁵⁴.

Nel 1660, grazie agli sforzi del nuovo viceré, il marchese di Castel Rodrigo (che si adoperò anche per la ricostruzione della darsena di Cagliari e per la progettazione di un moderno arsenale⁵⁵), venne varata una terza e ultima galera: la San Francisco, un'imbarcazione ordinaria con un numero inferiore di *gente de cabo y gente de remo*, che ebbe una vita molto breve. In quell'anno, sui banchi delle tre galere sarde vi erano in tutto 778 rematori, 218 marinai, 105 soldati e 3 *oficiales*, mentre in base alle cifre del *contador* Giacomo Santus, l'amministrazione delle galere aveva un organico complessivo di 1.114 persone, estremamente dispendioso⁵⁶.

Alle ingenti risorse finanziarie investite nella squadra di galere, non sempre corrisposero dei risultati adeguati. Le operazioni di perlustrazione dei mari, possibili solo quando le galere non erano richieste altrove⁵⁷, erano pericolose e il più delle volte si concludevano senza apprezzabili risultati militari. Secondo quanto riportato da Giovanni Battista Elena in una relazione sui proventi delle catture in epoca d'*asiento* si contano: la presa di tre barche francesi e due vascelli olandesi tra il 1641 e il 1645; la cattura di una tartana e di una faluca con dodici mori a bordo e la presa della galera francese Santo Domingo durante l'assedio di Orbetello nel 1646; una serie di catture di imbarcazioni turche e francesi, alcune effettuate in presenza di un passeggero d'eccezione, il viceré cardinale Trivulzio, tra il 1648 e il 1650⁵⁸.

Le lamentele circa il pessimo stato delle galere sarde poi sono innumerevoli⁵⁹. Spesso alla fonda, o in riparazione nell'arsenale di Genova, con una carenza cronica di fanti («las galeras de España, Genova y Cerdeña [...] solamente tienen alguna mas de la necesaria para guardar las chusmas»⁶⁰) e forzati da adibire al remo⁶¹, le galere sarde

⁵³ Ivi, pp. 494-509. AHNM, fondo Estado, libro 102, Cagliari, 30 aprile 1650. Sul *veedor* (colui che amministrava il denaro delle galere) si veda anche JUAN JESÚS BRAVO CARO, *Las galeras de Cerdeña a mediados del siglo XVII*, in MELE, SERRELI (a cura di), *Sarrabus: torri, mare e territorio*, cit., pp. 121-140.

⁵⁴ MATTONE, *L'amministrazione delle galere*, cit., pp. 494-509. Alcune delle lamentele più frequenti vertevano sullo stato della ciurma («la dicha gente de cadena está desnuda»), spesso inferma e senza possibilità di assistenza medica o quantomeno di un'alimentazione adeguata. AGS, fondo Guerra Antigua, leg. 3603, Barcellona, 10 e 12 giugno 1676.

⁵⁵ Questi lavori erano necessari per poter far stazionare in permanenza le galere nel porto di Cagliari anziché costringerle alla navigazione verso il porto di Genova. Ma l'arsenale non venne mai realizzato. Cfr. MATTONE, *L'amministrazione delle galere*, cit., pp. 494-509.

⁵⁶ *Ibidem*.

⁵⁷ Come nel 1652, quando le galere vennero chiamate a prestare servizio a Barcellona, nonostante l'avvistamento della flotta francese in prossimità del porto di Cagliari. AGS, fondo Guerra Antigua, leg. 3331, Barcellona, 31 luglio 1652.

⁵⁸ ACA, fondo Consejo de Aragón, leg. 1200, *Relación y cuenta de lo procedido de presas que han echo las dos Galeras del Reyno de Cerdeña*, Cagliari, 25 maggio 1655.

⁵⁹ Solo un esempio: ASC, fondo Antico Archivio Regio, B 2, f. 330, il re al conte di Lemos sullo stato della galera Patrona che «tiene tan maltratado el Buque» da poter navigare solo verso l'arsenale di Genova dove l'aspettava la demolizione. Madrid, 12 marzo 1655.

⁶⁰ AGS, fondo Guerra Antigua, leg. 3622, Palermo, 4 agosto 1677.

⁶¹ I forzati erano coloro che venivano condannati da una sentenza di tribunale a servire al remo nelle galere insieme agli schiavi e ai buonavoglia (rematori volontari). In epoca moderna costituivano per le flotte mediterranee una forza lavoro insostituibile; per questo motivo i tribunali cominciarono a comminare condanne al remo per i reati più

non furono protagoniste di scontri navali rilevanti con le squadre nemiche. La loro presenza si segnala comunque in tutti i principali teatri di guerra spagnoli e italiani: in Catalogna dal 1640 al 1652, a Napoli nel 1647 e a Messina dal 1674 al 1678⁶², ma anche in tutte le altre campagne navali condotte dalla Spagna contro i francesi e i turchi (Orano nel 1643⁶³, Orbetello nel 1646⁶⁴, Piombino e Porto Longone nel 1650⁶⁵, Candia nel 1667⁶⁶), a supporto delle squadre alleate e, soprattutto, per il trasporto di truppe e rifornimenti da una sponda all'altra del Mediterraneo⁶⁷.

Anche la conduzione diretta si rivelò dunque una cattiva scelta. Non si ebbe nessun risparmio di denaro ma, al contrario, un aumento esponenziale delle spese dovute agli sprechi, alla cattiva gestione e a fenomeni di malversazione: persino la regina ebbe a lamentarsi dell'amministrazione delle galere sarde per i frequenti fenomeni di nepotismo e le continue contravvenzioni alle regole operate dal personale della squadra⁶⁸. Negli anni Ottanta, dopo trent'anni di amministrazione statale, si arrivò a rivalutare il regime *asentista*, e a considerarlo come l'unico mezzo necessario per porre fine ai fenomeni di corruzione e di cattiva gestione. Nel 1685, le condizioni delle due galere erano tali che si pensò di sostituirle con due fregate, mentre alla fine del secolo si propose addirittura di sopprimerle e ricominciare a fare maggiore affidamento sui presidi costieri. Ma a corte si rifiutarono ostinatamente di dare il via allo smantellamento di una squadra che era costato tanto varare⁶⁹.

disparati e con pene sempre più lunghe. Nel corso del Seicento, però, i forzati cominciarono a scarseggiare, non solo a causa dell'elevato indice di mortalità, ma anche per la concorrenza delle miniere, come ad esempio quelle di mercurio di Almadén. I forzati divennero quindi una "merce" sempre più preziosa perché rara. Cfr. LO BASSO, *Uomini da remo*, cit., pp. 312-320. Sull'argomento si veda anche ANDRÉ ZYSBERG, *Les galériens. Vies et destins de 60.000 forçats sur le galères de France, 1680-1748*, Éditions du Seuil, Paris 1987. Vista la carenza di condannati, nel corso del Seicento aumentò considerevolmente il numero degli schiavi. La maggioranza, come nella seconda metà del Cinquecento, era sempre di origine turca e nordafricana, ma a partire dal 1635 una discreta quantità di schiavi risultava essere di origine francese. Questi ultimi vennero tutti liberati in vista della firma del trattato di pace del 1659. BIBLIOTECA DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA (d'ora in poi BRAH), fondo Colección Salazar y Castro, K 34, ff. 21r-22, Filippo IV a de Haro, Madrid, 12 ottobre 1659.

⁶² ROSARIO VILLARI, *Rivoluzioni periferiche e declino della monarchia di Spagna*, in MASSIMO GANCI E RUGGIERO ROMANO (a cura di). *Governare il mondo. L'impero spagnolo dal XV al XIX secolo*, Società Siciliana per la Storia Patria, Palermo 1991, pp. 321-330.

⁶³ AGS, fondo Guerra Antigua, leg. 3220, Cartagena, 6 agosto 1643 e Cadice, 28 agosto 1643.

⁶⁴ BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA, MADRID (d'ora in poi BNE), fondo Manuscritos, ms. 2377, ff. 347-388, *Suceso de la armada de su Magestad en Italia este ano de 1646 con los socorros en Puerto Hercoles y Orbitelo*, s.i.l., s.i.d. (ma 1646).

⁶⁵ BNE, fondo Manuscritos, ms. 2381, ff. 232-233, *Relación de la gran vitoria que han tenido las galeras de España siendo capitán general della el exelentísimo señor duque del Albuquerque*, Madrid, 24 novembre 1650.

⁶⁶ La Spagna inviò aiuti all'isola veneziana assediata dai turchi soltanto nella fase finale della lunga guerra (1645-1669): dapprima solo armi e munizioni (AGS, fondo Estado, leg. 3556, f. 122, Venezia, 26 aprile 1558; leg. 3641, f. 93, Madrid, 11 maggio 1662), e infine anche le sue squadre di galere, (leg. 3562, f. 12, Madrid, 5 marzo 1667).

⁶⁷ AHNM, fondo Estado, libro 99 D, le galere «ambas (o almeno la una)» sono richieste a Barcellona per imbarcare rifornimenti da inviare a Milano. Madrid, 5 febbraio 1658; libro 100, f. 22, il re ordina al marchese di Castel Rodrigo, viceré di Sardegna, di tenere pronte le galere sarde per il trasporto delle truppe lombarde, necessarie sul fronte portoghese (1640-1668) in Spagna. Madrid, 4 settembre 1660.

⁶⁸ Per esempio, il principe di Piombino, Capitano Generale della squadra, nominò suo figlio alla stessa carica senza averne facoltà, con uno stipendio di 150 scudi mensili. Inoltre liberò un forzato di propria iniziativa. Altrettanto aveva fatto un *cuatralvo* (capo di una flottiglia di quattro galere) della squadra spagnola, che liberò un forzato francese ormai impossibilitato al remo. Il *cuatralvo*, però, fu costretto a risarcire la perdita del galeotto acquistando di tasca propria due mori affinché lo sostituissero. ASC, fondo Antico Archivio Regio, B2, f. 336, Madrid, 28 novembre 1655; f. 340, Madrid, 16 ottobre 1656. Il *veedor* aveva il preciso ordine di prendere nota, per ogni forzato imbarcato, del delitto commesso e della condanna inflittagli, e nemmeno il viceré poteva liberare un galeotto prima del tempo (ASC, fondo Antico Archivio Regio, B 2, f. 391, Madrid, 9 marzo 1676). Ma queste norme, stabilite nell'ordinanza navale del 1607, non erano sempre seguite alla lettera e spesso, per questi motivi, si verificavano conflitti di competenza fra il re e il viceré o fra il viceré e gli ufficiali delle galere. ASC, fondo Antico Archivio Regio, B 2, f. 412, Barcellona, 16 ottobre, 1695 e f. 450, Cagliari, 25 gennaio 1683; B 3, f. 322, Cagliari, 22 febbraio 1690. Anche l'ordinanza navale del 1607 si può consultare nell'Archivio di Stato di Cagliari, fondo Antico Archivio Regio, B 8, ff. 137-155.

⁶⁹ MATTONE, *L'amministrazione delle galere*, cit., pp. 494-509.

Dopo la guerra di successione spagnola e il definitivo passaggio dell'isola sotto l'amministrazione sabauda nel 1720, il dibattito tra i fautori della difesa statica e i difensori del pattugliamento mobile si riaccese. E sebbene i piemontesi optassero decisamente per il rafforzamento della rete di torri costiere, mantennero attiva una piccola flotta che si rivelò utile non solo per la difesa delle coste dagli attacchi barbareschi, ma anche per la repressione del fenomeno del contrabbando e per arginare il passaggio dei banditi tra la Corsica e la Sardegna⁷⁰.

⁷⁰ CARLA FERRANTE, *Le istituzioni militari del Regnum Sardiniae nei secoli XVI-XVIII: fonti e percorsi di ricerca nell'Archivio di Stato di Cagliari* in *Le armi del Principe*, Atti del Convegno di Studi, Roma 2001, <<http://www.assostoria.it/Armisovrano/Ferrante.pdf>> (3 agosto 2011), pp. 20-24; MELE, *Torri o galere?*, cit., pp. 206-207.